

Pasisakymo tezės:

- Šių metų kovo 28 d., Europos Komisija pristatė plataus užmojo judumo didinimo ir išmetamųjų teršalų mažinimo planą - Baltąją knygą¹ „Transportas 2050“.
- Akivaizdu, kad Europos Sąjungoje transportas negali vystytis taip, kaip iki šiol. Jei nieko nekeisime, transporto priklausomybė nuo naftos didės, CO2 bus išmetama dar daugiau, nuostoliai dėl spūsčių žymiai išaugs, susisiekimas dar labiau suprastės, nelaimingų atsitikimų ir triukšmo socialinės sąnaudos bus vis didesnės.
- Komisija baltojoje knygoje pateikia konkurencingos transporto sistemos kūrimo strategiją, kurią įgyvendinus padidės judumas, transportui svarbiuose sektoriuose bus pašalintos didžiausios kliūtys bei bus paskatintas ekonomikos ir užimtumo augimas. Kartu šie pasiūlymai padės pasiekti, kad Europa taptų kur kas mažiau priklausoma nuo importuojamos naftos, o transporto priemonių išmetamo anglies dioksido kiekis iki 2050 m. sumažėtų 60 proc.
- Kad Komisijos vizija transporto srityje būtų įgyvendinta, reikalinga efektyvi transporto naudotojų ir operatorių sistema, taip pat reikia anksti įdiegti naujas technologijas ir sukurti tinkamą infrastruktūrą.
- Komisijos pateiktame plane numatyta 40 konkrečių iniciatyvų. Įvairių rūšių susisiekimui – miesto, tarp miestiniams ir tolimajam – nustatyti skirtingi tikslai. Visi šie veiksmai ir priemonės bus toliau tobulinami. Per artimiausią dešimtmetį Komisija parengs atitinkamų teisės aktų pasiūlymų, o svarbiausias iniciatyvas turėtų pateikti dar per šią kadenciją.
- Apie 72 % Europos gyventojų gyvena miestuose, kurie yra labai svarbūs siekiant ekonomikos augimo ir užimtumo ir kuriuose sukuriama apie 85 % Europos Sąjungos BVP. ES piliečiams judumas miestuose tampa vis svarbesniu klausimu. Miestai kenčia nuo transporto spūsčių, prasto oro ir triukšmo. Miesto transportui tenka apie ketvirtį transporto sektoriaus išmetamo CO2 kiekio; 69 proc. avarių įvyksta miestuose. Todėl, miestų ekonomikai ir gyventojų gerovei reikia efektyvių transporto sistemų.
- Komisija siūlo iš esmės pertvarkyti miesto transporto sritį. Pagrindiniai baltosios knygos tikslai miesto transporto srityje, bus iki 2050 m. pasiekti, kad miestuose nebeliktų įprastais degalais varomų automobilių bei, kad beveik nebeliktų mirtinų kelių eismo įvykių.
- Dokumente pabrėžiama, jog būtina didinti visų transporto rūšių transporto priemonių energijos vartojimo efektyvumą. Transporto

¹ Komisijos Baltoji knyga yra dokumentas, kuriame yra suformuluoti praktinių veiksnių ar net teisės aktų projektų pasiūlymai. Baltosios knygos pagrindu Komisija gali parengti teisės aktų pasiūlymus – reglamentus, direktyvas, programas, kt..

sektorius turi naudoti mažiau ir švaresnės energijos, geriau išnaudoti modernią infrastruktūrą ir mažinti neigiamą poveikį aplinkai. Būtina užtikrinti viešojo transporto paslaugų kokybę, prieinamumą, patikimumą ir skirtingų transporto rūšių integravimą.

- Komisija siūlo skatinti naudoti ekologiškesnius automobilius ir švaresnius degalus. Iki 2030 m. perpus sumažinti įprastais degalais varomų automobilių skaičių, o iki 2050 m. miestuose palaipsniui jų atsisakyti visai. Iki 2030 m. pasiekti, kad didžiuosiuose urbanistiniuose centruose vežant krovinius CO₂ iš esmės nebūtų išmetamas.
- Naujos transporto priemonių ir eismo valdymo technologijos bus labai svarbios siekiant užtikrinti šiuos tikslus. Tokiu būdu būtų gerokai sumažinta priklausomybė nuo naftos, išmetamų šiltnamio efekta sukeliančių dujų kiekis ir vietos oro bei triukšmo tarša.
- Taip pat, siekiant mirtinų kelių eismo įvykių sumažinimo tikslo, Komisija tikisi jau iki 2020 m. perpus sumažinti aukų keliuose skaičių bei užtikrinti, kad ES pirmautų pasaulyje pagal transporto saugą ir saugumą. Siekiant sumažinti aukų skaičių ES keliuose būtina ieškoti efektyvių priemonių inovacijos technologijų, vykdymo užtikrinimo ir švietimo srityse, taip pat skirti ypatingą dėmesį pažeidžiamiesiems kelių naudotojams.

Ištraukos iš ES Baltosios knygos „Transportas 2050“:

- Plačiau naudojant kolektyvinio transporto rūšis bus galima paslaugą teikti dažniau ir didesniais kiekiais keleivių, taip kuriant palankią aplinką įvairių rūšių viešajam transportui. Turi būti skatinama naudoti mažesnes, lengvesnes ir labiau specializuotas keleivines kelių transporto priemones.
- Jokie dideli pokyčiai transporto srityje nebus įmanomi, jei nebus tinkamos infrastruktūros ir jei ja nebus naudojama sumaniau. Todėl būtinas naujas požiūris į infrastruktūros finansavimą ir kainodarą, nes vis labiau trūksta viešųjų išteklių infrastruktūros projektų finansavimui. Investicijos į transporto infrastruktūrą turi teigiamą poveikį ekonomikos augimui, padeda kurti gerovę ir darbo vietas, skatina prekybą, geografinį pasiekiamumą ir žmonių judumą. Infrastruktūrą būtina planuoti taip, kad teigiamas poveikis ekonomikos augimui būtų kuo didesnis, o neigiamas poveikis aplinkai – kuo mažesnis.
- Kad būtų sumažintos spūstys ir būtų išmetama mažiau teršalų, miestuose reikalinga mišri strategija, apimanti žemės panaudojimo planavimą, kainodaros schemas, efektyvias viešojo transporto paslaugas, nevariklinių transporto rūšių infrastruktūrą ir ekologiškų transporto priemonių įkrovimą bei degalų papildymą. Tam tikro dydžio miestai turėtų būti skatinami rengti visus šiuos aspektus apimančius miesto judumo planus. Miesto judumo planai turėtų būti visiškai suderinti su integruotais miesto plėtros planais. Prireiks visoje ES veikiančios sistemos, kad būtų užtikrinta tarp miestinių ir miesto kelių naudotojų apmokestinimo schemų sąveika.
- Dėl vietos poveikio, tokio kaip triukšmas, oro tarša ir spūstys, patiriamas sąnaudas būtų galima internalizuoti apmokestinus naudojimąsi infrastruktūra. Lengviesiems automobiliams taikomi kelių mokesčiai vis dažniau vertinami kaip alternatyvus būdas gauti pajamų ir daryti įtaką eismui ir keliavimo įpročiams. Komisija parengs

gaires dėl mokesčių už išorės sąnaudų internalizavimą taikymo visoms transporto priemonėms už visus pagrindinius išorinius poveikius. Ilgalaikis tikslas – visų transporto priemonių ir viso tinklo naudotojams taikyti rinkliavas, kurios padengtų bent infrastruktūros eksploatavimo išlaidas, taip pat išlaidas, susijusias su spūstimis, oro ir triukšmo tarša. Komisija išnagrinės pasiūlymus, kaip geriau suderinti įvairius transporto mokesčių sistemos elementus ir paskatinti kuo greičiau pradėti naudoti ekologiškas transporto priemones.

- Reikalingi įvairūs tiek privačiojo, tiek viešojo sektorių finansavimo šaltiniai. Sanglaudos bei struktūrinių fondų veikla turėtų būti geriau suderinta su transporto politikos tikslais, o valstybės narės planuodamos biudžetą turi numatyti pakankamai nacionalinio finansavimo lėšų ir pakankamai projekto planavimo ir įgyvendinimo pajėgumų. Derėtų įvertinti ir kitus finansavimo šaltinius, tokius kaip išorės sąnaudų internalizavimo ir mokesčių už naudojamą infrastruktūrą schemas, kurias taikant būtų gauta papildomų pajamų ir dėl to investicijos į infrastruktūrą taptų patrauklesnės privačiam kapitalui.
- Norint pasinaudoti privataus finansavimo teikiamomis galimybėmis, reikalinga geresnė reguliavimo sistema ir naujoviški finansų instrumentai. Projekto vertinimo ir leidimų suteikimo procesas turi būti efektyvus ir skaidrus, kad būtų sugaištama mažiau laiko, patiriama mažiau išlaidų ir sumažintas neapibrėžtumas. Naujomis finansavimo priemonėmis, pavyzdžiui, ES projektų obligacijų iniciatyva, būtų galima plačiau remti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės projektus.
- Kainų politikos sprendimai labai svarbūs priimant transporto sistemai ilgalaikį poveikį turinčius sprendimus. Transporto rinkliavos ir mokesčiai turi būti restruktūrizuoti, kad būtų plačiau taikomas principas „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“. Jais turėtų būti grindžiamas transporto vaidmuo siekiant skatinti Europos konkurencingumą ir sanglaudos tikslus, o bendroje sektoriaus naštoje turėtų atsispindėti bendros transporto sąnaudos, įskaitant infrastruktūros ir išorės sąnaudas. Siekiant didesnės socialinės ir ekonominės naudos skiriamas tam tikras viešasis finansavimas, tačiau ateityje transporto naudotojai greičiausiai turės padengti didesnę išlaidų dalį nei dabar. Svarbu, kad naudotojams, operatoriams ir investuotojams būtų nustatomos teisingos ir nuoseklios pinigines paskatos.

Ištraukos iš KOMISIJOS KOMUNIKATO: Judumo mieste veiksmų planas (30.9.2009)

- Miestams dabar iškilusi užduotis – pasiekti, kad transportas būtų darnus aplinkos (CO₂, oro tarša, triukšmas), ir konkurencingumo (spūstys) prasme, ir kartu spręsti socialinius klausimus. Nuo pasirinkto keliavimo būdo priklausys ne tik miestų vystymasis ateityje, bet ir ekonominė piliečių ir bendrovių gerovė.
- Už judumo miestuose politiką pirmiausia atsakingos vietos, regionų ir nacionalinės valdžios institucijos. Tačiau vietos lygiu sprendimai priimami ne izoliuotai, bet pagal nacionalinę, regioninę ir ES politiką, taip pat atitinkamo lygmens teisės aktais nustatytą sistemą. Todėl Komisija mano, kad kartu remiant vietos, regioninius ir nacionalinius veiksmus ir numatant partnerystės metodą, pagal kurį būtų visapusiškai atsižvelgta į visų dalyvaujančių subjektų skirtingą kompetenciją ir pareigas, galima pasiekti gerų rezultatų.

- Miesto transporto sistemos yra sudėtinės Europos transporto sistemos dalys. Be to, įgyvendinant kitų sričių ES politiką (sanglaudos, aplinkos, sveikatos politiką, ir t. t.) tose srityse numatytų tikslų neįmanoma pasiekti, jei nėra atsižvelgiama į miestų ypatumus, įskaitant judumą mieste.
 - Pastaraisiais metais buvo parengta su judumu mieste susijusių ES teisės aktų ir išplėta šios srities politika. Daug lėšų skirta iš struktūrinių ir sanglaudos fondų. ES finansuojamos iniciatyvos, dažnai finansuojamos pagal bendrąsias mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros programas, padėjo sukurti daug naujoviškų metodų. Skleidžiant ir taikant šiuos metodus visoje ES, valdžios institucijoms būtų suteikiama galimybė nuveikti daugiau ir tai padaryti geriau bei mažesnėmis sąnaudomis.
 - Augant miestų transporto spūstims ir patiems miestams, tampa vis sudėtingiau kurti veiksmingas miesto transporto sistemas. Valdžios institucijos atlieka svarbų vaidmenį planuojant veiksmus, teikiant finansavimą, taip pat kuriant teisinę sistemą. ES gali skatinti vietos ir regionines valdžios institucijas įgyvendinti ilgalaikę integruotą politiką, kuri sudėtinėje aplinkoje yra labai reikalinga.
 - Sėkmingai įgyvendinus šiame veiksmų plane pristatytus veiksmus, ES ir jos pramonės atstovai galėtų aktyviai formuoti ateities miestų visuomenę, kurioje pagrindinis dėmesys būtų skiriamas piliečių poreikiams, harmoningam gyvenimui, gyvenimo kokybei ir darnumui.
-
- Geras ir nebrangus viešasis transportas yra darnios miesto transporto sistemos pagrindas. Autobusų, metro, tramvajų ir troleibusų, geležinkelio arba laivų transporto paslaugų patikimumas, informacijos apie tokias paslaugas buvimas, saugumas ir prieinamumas yra ypač svarbūs. Bendrijos teisės aktais jau reguliuojama didelė viešojo transporto investicijų ir veiklos dalis. Skaidrūs sutartiniai santykiai yra visapusiškai naudingi ir gali paskatinti naujoviškų paslaugų ir technologijos kūrimą.
 - Kuriant naują judumo mieste kultūrą, svarbų vaidmenį atlieka švietimas, informavimas ir sąmoningumo ugdymo kampanijos.
 - Daugelyje ES miestų pradėta įgyvendinti aplinkos tausojimo politika. ES lygmens veiksmais galima sustiprinti naujų, švarių transporto priemonių technologijų ir alternatyvių kuro rūšių rinkas. Tai suteiks tiesioginę paramą ES pramonei, skatins sveikos aplinkos kūrimą ir padės atgaivinti Europos ekonomiką. Privertus transporto naudotojus padengti dėl jų patirtas išorines išlaidas (aplinkos apsaugos, spūsčių ir kitas išlaidas) pagal „teršėjas moka“ principą, išorės išlaidų internalizavimas gali juos paskatinti ilgainiui pereiti prie ekologiškesnių transporto priemonių ar transporto rūšių, naudotis mažiau perpildytomis infrastruktūromis arba keliauti kitu metu.
 - Komisija toliau remia mokslinius ir parodomuosius projektus, finansuojamus pagal Mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros septintąją bendrąją programą (BP7), siekdama palengvinti mažiau ir visai neišmetančių teršalų transporto priemonių ir alternatyvių kuro rūšių įdiegimą į rinką ir taip sumažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro. Tai buvo daroma, pavyzdžiui, įgyvendinant CIVITAS iniciatyvą, taip pat vandeniliu, biokuru varomų ir hibridinių transporto priemonių, naudojamų miesto transporte, programas.
 - Siekiant pasinaudoti darnaus judumo mieste privalumais, dažnai reikalingos investicijos į infrastruktūrą, transporto priemones, naujas technologijas, geresnes paslaugas, ir t. t. Išlaidos dažniausiai padengiamos iš vietos, regioninių arba

nacionalinių išteklių. Vietiniai finansavimo šaltiniai yra įvairūs: vietiniai, keleivių mokami viešojo transporto, automobilių statymo, naudojimosi žaliosiomis zonomis mokesčiai, miestuose taikomos kainodaros sistemos ir privataus sektoriaus finansavimas. Pagrindiniai ateityje laukiantys sunkumai – didėjantis sudėtinių transporto sistemų finansavimo poreikis ir numanomas viešojo finansavimo sumažėjimas. Pasinaudojant ES finansavimu, įskaitant Europos investicijų banko priemones, galima sukurti dideles paskatas ir pritraukti privačių lėšų. Trumpuoju laikotarpiu Komisija gali padėti valdžios institucijoms ir suinteresuotiesiems subjektams išnagrinėti esamas finansavimo galimybes ir sukurti naujoviškas viešojo ir privataus sektorių partnerystės programas.

- Svarbiausias veiksmingos transporto sistemos bruožas – veiksmingas skirtingų transporto tinklų integravimas, sujungimas ir jų sąveika. Tai gali palengvinti perėjimą prie ekologiškų transporto rūšių naudojimo ir veiksmingo krovinių pervežimo. Nebrangus ir šeimai pritaikytas transportas yra svarbiausia priemonė siekiant, kad piliečiai rinktųsi mažiau nuo automobilio priklausomą gyvenimo būdą, naudotųsi viešuoju transportu, daugiau vaikščiotų ir važinėtų dviračiu, ieškotų naujų judumo formų,

Pagalbinė informacija:

Baltosios knygos „Transportas 2050“ I priedas. Iniciatyvų sąrašas

1. Judumo mieste planai

- Europos lygmeniu nustatyti procedūras ir finansinės paramos mechanizmus, siekiant parengti judumo mieste auditą ir judumo mieste planus, taip pat parengti bendrais tikslais pagrįstą Europos judumo mieste rezultatų suvestinę; išnagrinėti galimybę pagal ES gairėmis pagrįstus nacionalinius standartus nustatyti privalomus principus, taikytinus tam tikro dydžio miestams;
- regioninės plėtros ir sanglaudos fondus susieti su miestais ir regionais, kurie pateikė nepriklausomų ekspertų patvirtintą judumo mieste veiksmingumo ir darnumo audito sertifikatą;
- išnagrinėti galimybę sukurti Europos paramos sistemą nuosekliam judumo mieste planų įgyvendinimui Europos miestuose;
- judumo mieste principus įtraukti į galimus pažangių miestų inovacijų partnerystės projektus;
- skatinti didelius darbdavius kurti įmonių ar judumo valdymo planus.

2. ES miesto kelių naudotojų apmokestinimo sistema

- Parengti miesto kelių naudotojų apmokestinimo ir judėjimo apribojimo schemų ir jų taikymo sistemą, įskaitant patvirtintą teisinę veiklos ir techninę sistemą, taikomą transporto priemonių ir infrastruktūros reikmėms.

3. Beveik nuliniu išmetimu grindžiamos miesto logistikos iki 2030 m. strategija

- Parengti geriausios praktikos gaires, kad būtų lengviau stebėti ir valdyti miesto krovinių srautus (pvz., įtraukiant tokius aspektus kaip konsolidavimo centrai, senamiesčiuose leistinų transporto priemonių dydis, reguliavimo apribojimai, pristatymo tarpniai, neišnaudotos vežimo upėmis galimybės);
- parengti perėjimo prie visiškai netaišios miesto logistikos strategiją, į kurią būtų įtraukti žemės planavimo, geležinkelio ir upių privažiavimo infrastruktūros, verslo praktikos ir informavimo, įkrovimo ir transporto priemonių technologijų standartų aspektai;
- skatinti mažos taršo transporto priemonių (lengvųjų furgonų, taksi, autobusų) komerciniams automobilių parkams pirkimą.

4. Pastangos siekti visiškos kelių saugos

- Suderinti ir diegti kelių saugos technologijas, tokias kaip pagalbos vairuotojams sistemos, (pažangieji) greičio ribotuvai, priminimai užsisiegti saugos diržą, e. skambutis, bendradarbiavimo sistemos ir transporto priemonių sąsajos su infrastruktūra; taip pat gerinti techninę apžiūrą, įskaitant alternatyvių varymo sistemų techninę apžiūrą;
- parengti išsamią sužalojimų keliuose ir avarinių paslaugų veiksmų strategiją, įskaitant bendras apibrėžtis ir standartinę sužalojimų ir žūčių klasifikaciją, siekiant nustatyti sužalojimų mažinimo planinį rodiklį;
- sutelkti dėmesį į visų naudotojų mokymą ir švietimą; skatinti naudoti saugos įrangą (saugos diržus, apsauginius drabužius, apsaugą nuo klastojimo);
- ypatingą dėmesį skirti pažeidžiamiesiems naudotojams, tokiems kaip pėstieji, dviratininkai, motociklininkai, be kita ko, užtikrinant saugesnę infrastruktūrą ir transporto priemonių technologijas.

Europos transporto mokslinių tyrimų ir inovacijų politika

5. Technologijų planas

Europoje vykdomos mokslinių tyrimų ir plėtros veiklos suskaidymas labai žalingas, o bendros Europos masto pastangos duos didžiausios naudos visai Europai tokiose srityse:

- ekologiškos, saugios ir tyliai veikiančios įvairių rūšių transporto priemonės – nuo sausumos kelių transporto priemonių iki laivų, baržų, geležinkelio riedmenų ir orlaivių (įskaitant naujas medžiagas, naujas varymo sistemas, taip pat informacinių technologijų ir valdymo priemones, siekiant valdyti ir integruoti sudėtingas transporto sistemas);
- technologijos, skirtos gerinti transporto saugumą ir saugą;
- galimos naujos ar netradicinės transporto sistemos ir transporto priemonės, tokios kaip nepilotuojamų orlaivių sistemos, netradicinės prekių paskirstymo sistemos;

- darni alternatyvių degalų strategija, taip pat įskaitant tinkamą infrastruktūrą;
- integruota transporto valdymo ir informavimo sistema, sudaranti palankias sąlygas teikti pažangaus judumo paslaugas, eismo valdymas siekiant geriau naudoti infrastruktūrą ir transporto priemones, taip pat realiojo laiko informacijos sistemos, skirtos nustatyti krovinių buvimo vietą ir juos stebėti, taip pat valdyti krovinių srautus; keleivių informavimo (informavimo apie keliones), užsakymo ir mokėjimo sistemos;
- pažangi infrastruktūra (įdiegta ir Žemėje, ir kosminėje erdvėje), siekiant užtikrinti kuo visapusiškesnę skirtingų rūšių transporto stebėseną ir sąveiką, taip pat ryšį tarp infrastruktūros ir transporto priemonių;
- darnaus judumo mieste inovacijos, pagrįstos CIVITAS programa ir iniciatyvomis, susijusiomis su miesto kelių kainodara ir judėjimo ribojimo schemomis.

6. Inovacijų ir jų diegimo strategija

Nustatyti būtinas inovacijos strategijas, įskaitant tinkamą valdymą ir finansavimo priemones, siekiant užtikrinti spartų mokslinių tyrimų rezultatų diegimą. Pavyzdžiui:

- įgyvendinti pažangaus judumo partnerystės ir demonstraciniai projektus, susijusius su darnaus miesto transporto sprendimais (įskaitant kelių kainodaros schemų parodomuosius pavyzdžius ir kt.);
- imtis priemonių, kad būtų skatinama sparčiau keisti neefektyvias ir taršias transporto priemones.

7. Pažangaus transporto reguliavimo sistema

Įgyvendinant standartizavimo ar reguliavimo priemones nustatyti būtinas sistemos sąlygas:

- tinkamus visų rūšių transporto priemonių CO₂ išmetimo standartus, prireikus juos papildant efektyvaus energijos vartojimo reikalavimais, susijusiais su visų rūšių varymo sistemomis;
- transporto priemonių triukšmo lygio standartus;
- užtikrinti, kad CO₂ ir kitų teršalų išmetimas sumažėtų realiomis vairavimo sąlygomis, ir vėliausiai iki 2013 m. pasiūlyti persvarstytą bandymų ciklą teršalų išmetimui išmatuoti;
- viešojo pirkimo strategijas, siekiant užtikrinti spartų naujų technologijų diegimą;
- ekologiškų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros sąveikos taisykles;
- degalų papildymo infrastruktūros gaires ir standartus;
- sąsajos standartus, taikomus ryšiui tarp infrastruktūros objektų, tarp transporto priemonės ir infrastruktūros objekto ir tarp transporto priemonių;
- prieigos prie transporto duomenų (saugos ir saugumo reikmėms) sąlygas;
- pažangių su transportu susijusių apmokestinimo ir mokėjimo sistemų specifikacijas ir sąlygas;
- galiojančių taisyklių ir standartų geresniu įgyvendinimu.

Skatinti darnesnę elgesį

8. Kelionių informacija

- Didinti informuotumą apie alternatyvas individualaus tradicinio susisiekimo būdams (mažiau vairuoti, dažniau vaikščioti ir važinėti dviračiu, dalytis automobiliu, naudotis bendra stovėjimo aikštelių ir viešojo transporto sistema, diegti pažangias bilietų sistemas ir pan.).

Tinkamai nustatyti kainas ir išvengti iškraipymų

9. Pažangi kainodara ir apmokestinimas

I etapas (iki 2016 m.)

Transporto rinkliavas ir mokesčius reikėtų pertvarkyti. Jais turėtų būti grindžiamas transporto vaidmuo siekiant skatinti Europos konkurencingumą, o bendra sektoriaus našta turėtų atspindėti bendras transporto sąnaudas, palyginti su infrastruktūros ir išorės sąnaudomis.

- Peržiūrėti variklių degalų apmokestinimą, aiškiai nustatant energijos ir CO₂ sudedamąsias dalis;
- įvertinti esamas automobilių apmokestinimo už naudojimąsi keliais schemas ir jų suderinamumą su ES sutartimis; parengti mokesčių už išorės sąnaudų internalizavimą taikymo kelių transporto priemonėms gaires, kurios būtų taikomos socialiniams spūsčių padariniams, CO₂ (jei tai nenumatyta kuro mokestyje), vietos taršai, triukšmui ir nelaimingiems atsitikimams; skatinti valstybes nares, kurios imasi tokiomis gairėmis pagrįstų schemų įgyvendinimo bandomųjų projektų;
- taikant bendrus principus pradėti internalizuoti visų rūšių transporto išorės sąnaudas, atsižvelgiant į kiekvienos transporto rūšies specifiką.
- sukurti sistemą, kuri leistų numatyti transporto sektoriaus pajamų integruotos ir efektyvios transporto sistemos kūrimui;
- prireikus pateikti gaires, kuriose būtų išaiškinti skirtingų rūšių transporto ir transporto infrastruktūros viešojo finansavimo aspektai;
- prireikus iš naujo įvertinti transporto mokesčių sistemą ir tuo tikslu susieti transporto priemonių apmokestinimą su aplinkosauginiu veiksmingumu, įvertinti galimus būsimus veiksmus, susijusius su dabartinės keleivių vežimui taikomos PVM sistemos peržiūra, ir persvarstyti bendrovių automobilių apmokestinimą, kad būtų pašalinti iškraipymai ir sudarytos palankesnės sąlygos diegti ekologiškas transporto priemones.

II etapas (2016–2020)

- Remiantis I etapo veiklos rezultatais, privaloma tvarka pradėti internalizuoti visas kelių ir geležinkelių transporto išorės sąnaudas (įskaitant triukšmo, vietos taršos ir spūsčių, šalia privalomo dėvėjimosi sąnaudų padengimo); internalizuoti sąnaudas, susijusias su vietos tarša ir triukšmu uostuose ir oro uostuose, taip pat su oro tarša jūroje, ir išnagrinėti privalomą įskaičiuotų sąnaudų taikymą visuose ES teritorijos vidaus vandens keliuose; rengti rinkos priemonės šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimui mažinti.